

Kerjasama Antar Daerah Dalam Penyediaan Transportasi Publik

(Kajian Transportasi BRT Kota Semarang - Kab. Semarang)

Oleh: Dinanti Putri Pradina (14010110120008)

Jurusan Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik

Universitas Diponegoro

Jl. Prof. H. Soedarto, SH, Tembalang, Semarang, Kotak Pos 1269

Website : <http://www.fisip.undip.ac.id/> Email : fisip@undip.ac.id

ABSTRACT

Semarang city is one of the major cities in Indonesia that development activities are often traversed the city and the purpose of the buffer zone communities Semarang. So that people need a buffer zone of Semarang city transportation that is reliable, fast, and efficient, as the center of activity is in the center of town. Along with the increasing needs of the transportation increase as well as vehicle ownership in the city, but it is not followed by the addition of road network and adequate road widening, so it is feared there will be traffic jams in many streets in the city of Semarang.

As part of efforts to solve the problems of congestion, the Central of Government through the Department of Transportation, the organization filed a Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang. With the BRT Trans Semarang as mass transportation is expected to reduce congestion arising from the development of the city itself, because essentially BRT Trans Semarang instead of adding mass transit in the city, but the Bus Rapid Transit can replace three to four mass transportation in the city of Semarang . BRT Trans Semarang Route Corridor II is Mangkang – Pudak Payung, bus lines 3/4 with 22 seats and can accommodate 42 passengers for an area across the city of Semarang and Semarang regency.

In this study, researchers used a qualitative approach that will generate descriptive data. This research was conducted in Dishubkominfo Semarang . The data were obtained through observation, interviews aimed to analyze the pattern of cooperation Municipality of Semarang and Semarang District Government in implementing BRT Trans Semarang public transport between regions. The results of this study is collaboration between Semarang and Semarang in it needs to be underpinned by a statute or treaty between regions, so as to have the force of law

binding on both parties. Given the strategic role played by the Provincial Government in the unitary state system, the ability to increase the role and mechanisms of cooperation in this province, including the structure and function of institutional adjustment, should be an important agenda of the government in the future.

Keywords: The Cooperation Between Regencies, BRT Trans Semarang Coridor II

A. PENDAHULUAN

Layanan pemerintah dalam penyediaan transportasi publik yang belum memenuhi harapan masyarakat selalu menjadi perhatian publik. Masyarakat perkotaan membutuhkan tersedianya fasilitas (infrastruktur dan sarana) transportasi yang nyaman, aman dan cepat untuk mendukung mobilitas masyarakat. Peranan transportasi sangat strategis dalam mendukung perekonomian dan pembangunan suatu wilayah. Dengan transportasi akan memperlancar distribusi barang, mobilitas masyarakat, sehingga kesenjangan pembangunan dan ekonomi antar wilayah dapat dipersetujui dengan ketersediaan infrastruktur transportasi yang memadai.

Terdapat beberapa gambaran mengenai kondisi transportasi di Kota Semarang saat ini:

1. Pertumbuhan jumlah kendaraan per tahun tidak sebanding dengan pertumbuhan jalan.
2. Pertumbuhan pusat kegiatan tidak seiring dengan peningkatan kapasitas dan pembukaan akses.
3. Penggunaan kendaraan pribadi lebih besar daripada kendaraan umum.
4. Tingkat kemacetan arus lalu lintas meningkat pada beberapa penggal jalan utama.
5. Pelayanan angkutan umum dari sisi kenyamanan relatif kurang.

Setiap kehidupan kota sangat tergantung dengan kehidupan dan pengembangan transportasi umumnya. Dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan penyediaan pelayanan publik khususnya transportasi publik, suatu daerah dapat bekerjasama dengan daerah lain atau bekerjasama dengan pihak ketiga yang didasarkan pada pertimbangan efisiensi dan efektivitas pelayanan publik yang bersinergi dan saling menguntungkan. Selain untuk efisiensi dan efektivitas pelayanan publik, esensi dari penyelenggaraan kerjasama daerah adalah untuk lebih memantapkan penyelenggaraan kerjasama daerah dalam menunjang keserasian pembangunan daerah sehingga kesenjangan antar daerah dapat diminimalisir.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2007 tentang Tata Cara Kerjasama Daerah beserta Permendagri turunannya, saat ini pelaksanaan kerjasama daerah maupun kerjasama dengan pihak ketiga relatif telah menjadi bagian yang tidak dapat dipisahkan dari penyelenggaraan pemerintahan di daerah.¹ Hal ini dikarenakan telah terbangunnya kesadaran bahwa dalam melaksanakan pembangunan di daerah, Pemerintah Daerah dihadapkan dengan berbagai tantangan seperti keterbatasan Sumber Daya Alam (SDA), rendahnya aparatur Sumber Daya Manusia (SDM), minimnya APBD, minimnya penguasaan teknologi, dan sebagainya.

Mengacu pada pola dan struktur tata ruang, Kota Semarang dikelilingi oleh kawasan Kedungsepur. Kawasan kedungsepur menjadi salah satu bentuk kerjasama antara kabupaten atau kota yang terdiri dari Kabupaten Kendal, Kabupaten Semarang (Ungaran), Kabupaten Demak, Kota Semarang, Kota Salatiga dan Kabupaten Grobogan (Purwodadi), guna menjembatani penyelenggaraan sistem transportasi yang efisien, efektif, lancar, dan ekonomis sesuai dengan tinjauan transportasi nasional dalam pengembangan kawasan. Di kawasan kedungsepur terdapat permasalahan transportasi yang membutuhkan adanya upaya pemecahan secara menyeluruh dengan membutuhkan adanya

¹ Iryanto, *Perencanaan Pembangunan Kabupaten/Kota melalui Pendekatan Wilayah dan Kerja Sama Antar Daerah*, diakses dari http://www.usu.ac.id/id/files/artikel/perc_pemb_iryanto.pdf, pada tanggal 28 Mei 2013 pukul 14.20.

koordinasi antara dinas yang terkait. Pemecahan masalah tersebut telah memberikan hasil yaitu dengan pengoperasian Bus Rapid Transit koridor II Terboyo-Pudak Payung (Sisemut-Kab. Semarang).

Bus Rapid Transit tersebut diterapkan guna memudahkan di dalam pengaturan dan penerapan angkutan bus massal di Kabupaten Semarang. Kabupaten Semarang memiliki kedudukan yang cukup strategis dalam pengembangan perwilayahan Provinsi Jawa Tengah yaitu dilalui jalur-jalur yang menghubungkan pusat-pusat perkembangan wilayah Semarang, Surakarta, dan Yogyakarta. Potensi lainnya adalah kedudukan Kabupaten Semarang yang berdekatan dengan ibukota Provinsi Jawa Tengah, Kota Semarang. Bus Rapid Transit tersebut rencananya akan terus dikembangkan hingga selatan Kota Semarang yaitu wilayah Bawen sebagai kawasan industri. Permasalahan yang akan dibahas adalah bagaimanakah pola kerjasama antara Kota Semarang dan Kabupaten Semarang dalam penyediaan transportasi publik? Serta bagaimana persepsi masyarakat terhadap pelayanan Bus Rapid Transit (BRT) dalam menunjang mobilitas masyarakat Kota Semarang dan masyarakat Kabupaten Semarang?

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana bentuk kerjasama antara Pemerintah Kota Semarang dengan Pemerintah Kabupaten Semarang dalam penyediaan transportasi publik Bus Rapid Transit (BRT), dan untuk mengetahui tingkat kebutuhan dan persepsi masyarakat atas pelayanan transportasi Bus Rapid Transit (BRT), sehingga kerjasama dapat dikembangkan.

Teori-teori yang digunakan oleh peneliti dalam menganalisis data adalah teori kerjasama antar daerah, transportasi publik, dan manajemen pelayanan publik. Menurut Pamudji, kerjasama pada hakekatnya mengindikasikan adanya dua pihak atau lebih yang berinteraksi secara dinamis untuk mencapai suatu tujuan bersama. Dalam pengertian tersebut terkandung tiga unsur pokok yang melekat pada suatu kerangka kerjasama, yaitu unsur dua pihak atau lebih, unsur interaksi dan unsur tujuan bersama. Kerjasama senantiasa menempatkan pihak-

pihak yang berinteraksi pada posisi yang seimbang, serasi dan selaras.² Kerjasama antar pemerintah daerah dilihat sebagai suatu kebutuhan penting yang tidak terelakkan, sehingga adanya upaya yang sistematis dan berkesinambungan dari pihak pemerintah untuk memperkenalkan, mendorong dan menginstitutionalisasi kerjasama antara daerah agar pemerintah daerah terbiasa melakukannya dan dapat mengambil manfaatnya.

Metode penelitian kerjasama yang dijalin antar daerah dalam penyediaan transportasi publik BRT (Bus Rapid Transit) Kota Semarang - Kab. Semarang, yang sesuai dengan rumusan masalah, tujuan, dan manfaat penelitian, maka peneliti menggunakan tipe penelitian deskriptif kualitatif. Dengan metode deskriptif kualitatif, maka data yang didapat akan lebih lengkap, lebih mendalam, kredibel, dan memiliki kredibilitas sehingga tujuan penelitian dapat tercapai.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan dua macam data yaitu data primer dan data sekunder. Data primer diambil dari lapangan dan interview atau wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Kota Semarang dan Kabupaten Semarang, Manajer Pengelola BRT Trans Semarang, dan pengguna jasa BRT (Bus Rapid Transit) Trans Semarang. Data sekunder diambil dari dokumentasi selama penelitian berlangsung.

B. PEMBAHASAN

B.1 Kebijakan Transportasi Publik BRT Trans Semarang

Masyarakat pada era saat ini dituntut untuk selalu mobile baik dari segi pekerjaan, pendidikan, maupun kegiatan-kegiatan lain, sehingga secara tidak langsung masyarakat membutuhkan transportasi yang cepat, aman, mudah, nyaman, dan murah baik bagi masyarakat kota maupun masyarakat urban. Kota Semarang memiliki masyarakat urban yang cukup tinggi, hal tersebut

² Pamudji, S, 1985, *Kerjasama Antar Daerah dalam rangka Pembinaan Wilayah: Suatu Tinjauan dari Segi Administrasi Negara*, Jakarta: Bina Aksara, hlm.12-13.

dikarenakan Kota Semarang merupakan kota terbesar di Jawa Tengah, di samping itu juga banyak masyarakat komuter yang bekerja ataupun bersekolah di Kota Semarang.

Dalam rangka meningkatkan pelayanan transportasi kota yang murah, cepat, aman, dan nyaman serta mengurangi kepadatan lalu lintas dalam kota, maka diperlukan sistem angkutan umum massal berbasis jalan yang efektif dan efisien dalam bentuk Bus Rapid Transit (BRT). Pada Oktober tahun 2010 Pemerintah Kota Semarang telah meluncurkan alat transportasi massal baru yaitu BRT Trans Semarang. BRT Trans Semarang merupakan suatu program dari Pemerintah Pusat untuk masalisasi angkutan kota, dimana BRT Trans Semarang adalah suatu fasilitas daripada Pemerintah untuk dapat dinikmati oleh masyarakat dengan harapan akan mengurangi kepadatan lalu lintas. Harapan dari Pemerintah dengan adanya transportasi BRT Trans Semarang yang murah, aman, nyaman, dan cepat ini masyarakat akan beralih menggunakan angkutan umum.

Kebijakan transportasi umum melalui BRT Trans Semarang akan disesuaikan dengan kebutuhan mobilitas baik bagi masyarakat Kota Semarang maupun masyarakat daerah-daerah penyangga Kota Semarang, sehingga kehadiran BRT Trans Semarang ini tidak hanya sebagai langkah Pemerintah untuk memberikan pelayanan publik yang nyaman namun juga akan mengurangi kemacetan dan penghematan BBM. Perencanaan BRT Trans Semarang muncul dari RPJMD Kota Semarang atau Tatralok (Tataran Transportasi Lokal) Kota Semarang yang dimana perkembangan transportasi Kota Semarang tersebut akan memiliki perencanaan yang diprogramkan dari Pemerintah Pusat. Transportasi BRT Trans Semarang disubsidi oleh Pemerintah Pusat yang pengelolaannya oleh Pemerintah Kota dalam hal ini yang menjadi wewenangnya Dishubkominfo Kota Semarang. Segala biaya pengelolaan Bus Rapid Transit dibebankan pada Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) Kota Semarang dan sumber dana lain yang sah sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

Dengan menawarkan tarif yang lebih murah dan kenyamanan fasilitas yang lebih baik dibandingkan armada lainnya, diharapkan BRT Trans Semarang dapat diterima dan dibutuhkan oleh masyarakat kota Semarang pada umumnya. Hal ini dimaksudkan untuk mengurangi kemacetan dan melayani masyarakat atas kebutuhan angkutan murah. Kebijakan transportasi massal BRT Trans Semarang secara garis besar mengarah pada upaya-upaya sebagai berikut:

1. Penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang berkapasitas handal
2. Peningkatan daya saing industri jasa transportasi sebagai nilai tambah ekonomi
3. Pemberdayaan masyarakat dunia usaha dan pemerintah dalam transportasi
4. Peningkatan peranan transportasi bagi laju pertumbuhan wilayah.

B.2 BRT (Bus Rapid Transit) Trans Semarang Koridor II

BRT Trans Semarang koridor II telah dioperasikan pada Oktober Tahun 2012 dengan jumlah armada 21 unit. Dalam pelaksanaan operasional bus BRT yang berjumlah 21 unit tersebut, melayani rute Terminal Terboyo ke Terminal Sisemut Ungaran yang berjarak kurang lebih 30 km. Pada pengoperasian BRT Trans Semarang, Pemerintah Kota Semarang, untuk sementara ini tidak berencana membuat jalur khusus, sehingga dalam pengoperasian teknis BRT Trans Semarang akan menggunakan lajur jalan umum dengan dibantu shelter di kiri dan kanan jalan. Pemerintah Kota Semarang mengaku bahwa pembangunan jalur khusus ini seharusnya diperlukan untuk menjaga ketepatan waktu, namun pada kenyataannya hal ini belum bisa direalisasikan. Pemerintah Kota Semarang akan memberlakukan sistem ATCS (*Auto Traffic Control System*) untuk BRT, sehingga BRT dapat dikondisikan selalu mendapat lampu hijau oleh *traffic light*.

Pengoperasian BRT Trans Semarang koridor II ditetapkan dengan Surat Perintah Kerja (Kontrak) Nomor: 027/2/PBRTII tanggal 7 September 2012 dan Surat Perintah Kerja (Kontrak) Nomor: 027/2/PJOBRTII tanggal 22 Mei 2013. Dalam pengoperasian pelaksanaan BRT Trans Semarang BLU UPTD Terminal Mangkang dibantu oleh pihak kedua sebagai operator yaitu PT. Trans Semarang. Berdasarkan Surat Keputusan Walikota Semarang Nomor: 551.2/238 tanggal 15 Juni 2010, menetapkan Unit Pelayanan Teknis Dinas Terminal Mangkang Kota Semarang sebagai Badan Layanan Umum, dimana dalam penyediaan infrastruktur transportasi menjadi beban pemerintah, sedangkan penyediaan sarana prasarana transportasi menjadi tanggung jawab operator.

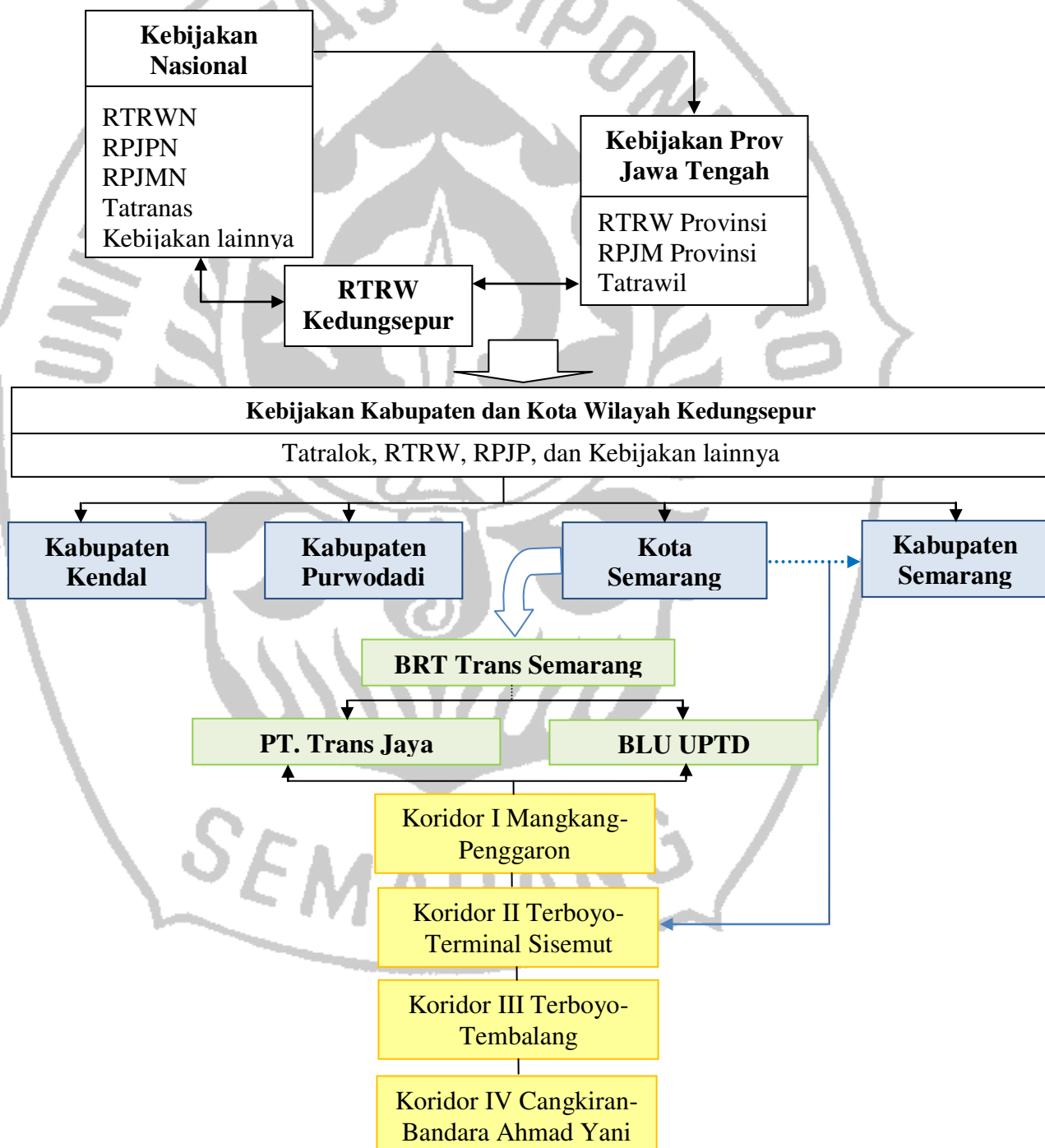
Pengelolaan BRT Trans Semarang yang dilakukan Pemerintah Kota Semarang, selama ini didelegasikan kepada sebuah lembaga dalam bentuk konsorsium, sebab selain harus mendapat persetujuan terlebih dahulu dari DPRD, juga belum dibentuknya Badan Layanan Umum Daerah (BLUD) yang mengayomi konsorsium tersebut. Maka dari itu, dalam pengelolaan BRT Trans Semarang Pemerintah Kota Semarang menyerahkan tugas kepada Dishubkominfo Kota Semarang, dimana dalam pengorganisasian peran, fungsi dan tanggung jawab sebagai pengelola badan layanan umum di Kota Semarang Dishubkominfo memberikan kewenangan kepada Badan Layanan Umum Unit Pelaksanaan Teknis Dinas Terminal Mangkang Kota Semarang. Dalam pengoperasian pelaksanaan BRT Trans Semarang, BLU UPTD Terminal Mangkang dibantu oleh pihak kedua sebagai operator yaitu PT. Trans Semarang.

B.3 Kerjasama (Partneship) BRT Trans Semarang Kota Semarang – Kabupaten Semarang Koridor II

Gambar 3.1

Skema Program Penyediaan Transportasi Publik BRT Trans Semarang

Kota Semarang – Kabupaten Semarang



Kebijakan nasional merupakan kebijakan yang disusun oleh Pemerintah Pusat untuk memberikan arahan dan pengendalian terhadap kebijakan di daerah. Kebijakan-kebijakan nasional yang ada menjadi acuan penting dalam penyusunan pengembangan Intermoda Transportasi Kawasan Kedungsepur ini dijabarkan dalam RTRWN, RPJPN 2005-2025, RPJMN, Tatranas, dan kebijakan lainnya yaitu UU Nomor 22 Tahun 2009, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003. Dalam melaksanakan UU Nomor 22 Tahun 2009, tentang angkutan dan jalan, dimana Pemerintah Daerah memiliki kewajiban untuk menyediakan angkutan massal kepada masyarakat.

Sejalan dengan UU Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah, bahwa pemberian otonomi daerah berdasarkan asas desentralisasi, dimana kewenangan yang diserahkan Pemerintah Pusat kepada Pemerintah Daerah adalah upaya memberikan wewenang dan tanggung jawab daerah dalam mengelola potensi yang dimilikinya. Konsep otonomi daerah yang merubah sentralisasi menjadi desentralisasi yang menjadikan perubahan sistem yang mengarah pada *bottom up*. Untuk menyelaraskan hal tersebut, agar tidak berbenturan kepentingan antar daerah, dibuat payung hukum ke dalam Tataran Transportasi Lokal atau Tatalok. Dalam menyelenggarakan pelayanan publik di bidang transportasi, Pemerintah Kota Semarang selain bekerjasama dalam pengadaan barang dan jasa operasional bus BRT dengan sektor swasta, bekerjasama pula dengan Pemerintah Kabupaten Semarang dalam perluasan jalur trayek pelayanan BRT Trans Semarang.

Pada Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2009 tentang RPJMD Provinsi Jawa Tengah Tahun 2008-2013, antara lain memuat tentang strategi pembangunan daerah, kebijakan umum dan program kewilayahan dalam hal ini BRT Trans Semarang yang disertai dengan rencana-rencana kerja dalam kerangka regulasi dan kerangka pendanaan yang bersifat indikatif. Pada Peraturan Pemerintah Nomor 25 tahun 2000, pelaksanaan kewenangan

melalui kerjasama kepada Propinsi harus didasarkan pada Keputusan Kepala Daerah Kabupaten/Kota dengan persetujuan DPRD Kabupaten/Kota.

Letak yang bersebelahan dan strategis antara Kota Semarang dengan Kabupaten Semarang tersebut, menjadi salah satu bentuk kerjasama antar kabupaten/kota yang membuat fungsi transportasi memiliki peranan penting di dalam pengembangan kawasan. Kerjasama antar daerah pada sektor transportasi diperlukan agar pemerintah dapat melakukan pembenahan dalam mereformasi manajemen publik, dan dapat memperkecil atau mencegah konflik antar daerah. Kerjasama antar Pemerintah Daerah harus dilihat sebagai suatu kebutuhan penting, sehingga harus ada upaya yang sistematis dan berkesinambungan dari pihak pemerintah untuk memperkenalkan, mendorong, memperkuat kedudukan dan menginstitusionalisasikan kebutuhan transportasi sebagai penghubung dalam pengembangan transportasi antar wilayah ini.

Dari hasil penelitian, bentuk kerjasama antara Pemerintah Kota Semarang dan Kabupaten Semarang pada saat ini ini hanya berbentuk sebuah kesepakatan dan koordinasi secara lisan antar kedua wilayah, yang dimana pada awal mulanya BRT Trans Semarang hanya melayani hingga Puduk Payung yang berbatasan dengan Kabupaten Semarang. Namun karena di Puduk Payung belum ada terminal bus BRT Trans Semarang, maka dari itu dengan melakukan koordinasi kepada Pemerintah Kabupaten Semarang, diperoleh kesepakatan bahwa rute layanan BRT Koridor II sampai dengan wilayah Kabupaten Semarang, dan menggunakan Terminal Sisemut sebagai bagian wilayah Kabupaten Semarang. Karena operasional BRT Koridor II tersebut bersifat lintas kabupaten, maka Pemerintah Provinsi memfasilitasinya dengan memberikan subsidi untuk biaya operasionalnya yang dibebankan pada APBD Kota Semarang dan sumber dana lain yang sah sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

Dishubkominfo hingga saat ini tidak menjalin kerjasama Mou (Memorandum of understanding) baik dengan Pemerintah Propinsi, Pemerintah Kabupaten Semarang, dan PT. Trans Jaya Semarang, terkait penyelenggaraan BRT Trans Semarang, hal ini dikarenakan BRT Trans Semarang masih di bawah pengelolaan BLU Kota Semarang. Pemerintah Propinsi dalam hal ini sebenarnya telah memiliki perencanaan bahwa akan dibentuknya sistem transportasi BRT Kedungsepur. Tidak adanya kerjasama dengan pihak kedua yaitu pihak operator PT. Trans Jaya Semarang, karena pihak operator hanya menanggung Biaya Operasional Kendaraan, dengan dilelangkan kepada pihak swasta berani atau tidak untuk mengelola BRT Trans Semarang dengan BOK yang sudah diperhitungkan oleh Dishubkominfo Kota Semarang.

B.4 Persepsi Masyarakat Atas Transportasi Publik BRT Trans Semarang

Pada awal kemunculan BRT Trans Semarang yang hanya beroperasi di wilayah Mangkang hingga Penggaron memang kurang disambut dengan baik oleh para pengguna jasa transportasi umum. Karena shelter yang dibangun dianggap kurang strategis dan kurang terjangkau oleh pengguna jasa transportasi umum. Pada saat itu mereka masih lebih memilih kendaraan pribadi, angkutan kota ataupun bus kota seperti Damri, Minas, dan lain sebagainya untuk menunjang kegiatan perjalanan mereka.

Para penumpang BRT merupakan sebagian besar dari penumpang angkutan kota yang beralih ke BRT, dan masih minim pengguna kendaraan pribadi seperti motor dan mobil yang beralih ke transportasi massal ini. Selain itu keberadaan kawasan kampus dan sekolah belum dilayani dengan transportasi umum yang memadai. Akibatnya, kampus dan halaman sekolah dipenuhi parkir kendaraan bermotor dan bermobil, sehingga jalan akses masuk kampus dan sekolah menjadi macet. Kampus tidak dihubungkan dengan layanan jaringan transportasi umum yang baik, sehingga mahasiswa dipaksa memiliki kendaraan pribadi terutama sepeda motor. Jumlah *shelter*

yang terbatas hingga kondisi bus dan *shelter* yang kurang terawat, membuat beberapa penumpang BRT Trans Semarang meninggalkannya, sehingga BRT belum dapat menjadi idola sebagian masyarakat dalam bertransportasi massal.

Pembangunan BRT Trans Semarang sebagai angkutan massal merupakan konsep reformasi angkutan yang dicanangkan oleh Pemerintah Pusat. Tujuan dibangunnya BRT adalah untuk menyediakan layanan jasa angkutan penumpang yang lebih aman, nyaman, dan tepat waktu. BRT juga diharapkan akan menjadi salah satu solusi untuk menanggulangi kemacetan lalu lintas yang ada di kota-kota besar. BRT merupakan suatu bentuk modern dari angkutan kota yang konvensional, yang memiliki perbaikan-perbaikan pada sistem.

Keberadaan angkutan kota sendiri telah menjadi ladang usaha bagi para pelaku usaha, maka dari itu Pemerintah Daerah melalui Dishubkominfo dapat mengatur pemberian ijin trayek bagi kendaraan angkutan kota tersebut. Di samping itu para pengguna jasa transportasi umum menginginkan BRT Trans Semarang dapat melayani seluruh kegiatan aktivitas perjalanan penduduk baik di wilayah Kota Semarang maupun di daerah-daerah penyangga Kota Semarang tidak hanya masyarakat Ungaran saja. Jika BRT Trans Semarang ini dapat dilanjutkan hingga ke Ambarawa ataupun Salatiga, maka akan terjalin suatu kerjasama dengan Pemerintah Kabupaten guna menyediakan transportasi umum yang nyaman, aman, mudah dan terjangkau.

Kehadiran BRT Trans Semarang sebenarnya sudah cukup memenuhi kebutuhan para pengguna transportasi umum, karena jika dilihat dari sisi kenyamanan sudah terbukti bahwa BRT merupakan transportasi massal yang sangat nyaman dibandingkan dengan transportasi umum lain di Kota Semarang. Kenyamanan BRT Trans Semarang ini terlihat dari kondisi bus yang nyaman dengan ruang dingin dan tertutup, sehingga tidak ada asap dari luar yang masuk ke dalam bus. Jumlah penumpang yang terbatas menjadi salah satu indikator kenyamanan penumpang yang dapat menciptakan rasa

aman dibanding dengan transportasi massal lainnya. Tidak adanya gangguan pengamen, pedagang, pengemis, dan gangguan lainnya di dalam bus BRT membuat penumpang merasa menjadi aman dan nyaman.

Selain itu tarif yang dikenakan pada penumpang BRT pun tidak mengalami kenaikan akibat dampak kenaikan BBM. Jika para sopir angkutan umum berlomba-lomba menaikkan tarif penumpang guna mendapatkan keuntungan lebih, hal ini sangat berbeda dengan BRT yang dana operasionalnya disubsidi oleh Pemerintah. Para sopir bus BRT Trans Semarang tidak bersaing dengan sopir baik angkutan umum maupun BRT Trans Semarang untuk mendapatkan penumpang yang lebih banyak.

Dengan adanya transportasi massal BRT Trans Semarang yang aman, nyaman, dan murah ini diharapkan para pengguna kendaraan pribadi dapat beralih ke transportasi massal BRT Trans Semarang. Selain itu harapan dari Pemerintah Kota Semarang sendiri yaitu dapat mereformasi transportasi massal di Kota Semarang yang kini kondisinya mulai menurun. Dengan melibatkan para pengusaha angkutan umum ke dalam suatu konsorsium sebagai pihak *feeder* dari BRT Trans Semarang ini, dapat mengurangi beban pengusaha angkutan umum dalam biaya operasionalnya tersebut.

B.5 Potensi Pengembangan Kerjasama BRT Trans Semarang Koridor II

Keberadaan BRT Trans Semarang hingga saat ini dapat dikatakan menunjukan hal yang progresif, hal ini dilihat dari jumlah penumpang BRT Trans Semarang baik Koridor I maupun Koridor II yang menunjukkan peningkatan di setiap bulan dan setiap tahunnya. Walaupun peningkatan tersebut belum menbcaapai 20% namun setidaknya dengan peningkatan jumlah penumpang dan pendapatan BRT Trans Semarang ini, sesungguhnya telah membuktikan kinerja Pemerintah Kota Semarang dalam masalisasi transportasi umum guna menekan kemacetan dan tingkat kecelakaan di Kota Semarang. Kinerja Pemerintah Kota Semarang ini diharapkan dapat mengubah kebiasaan masyarakat untuk beralih menggunakan transportasi

umum yang aman, nyaman, mudah dan terjangkau, dari pengguna transportasi pribadi.

Berdasarkan hasil pengamatan, penumpang yang turun mulai dari alun-alun Ungaran hingga Terminal Sisemut Ungaran pada sekitar pukul 9 pagi antara empat hingga lima orang. Sedangkan pada pukul enam pagi hingga delapan pagi saat jam masuk kantor dan sekolah, serta pukul empat sore hingga lima sore saat jam pulang kerja, yang turun di wilayah Kabupaten Semarang yaitu dari alun-alun Ungaran hingga Terminal Sisemut Ungaran hanya berkisar antara delapan hingga sebelas penumpang. Kebanyakan penumpang yang naik BRT Trans Semarang koridor II adalah penumpang transit yang ada di shelter SMP 5 (Kagok). Jika pada pagi hari rata-rata berisi penumpang umum dari Ungaran yang turun di shelter Pemuda yaitu para pegawai kantoran. Sedangkan penumpang dari alun-alun Ungaran dan Terminal Sisemut yang turun di wilayah Kota Semarang sekitar 25 hingga 30 penumpang yang berangkat pada jam-jam berangkat kantor.

Pemerintah Kabupaten Semarang pun tidak ada bagi hasil dengan Kota Semarang karena BRT Trans Semarang masih dalam kepemilikan Kota Semarang, sehingga menjadi tanggung jawab Kota Semarang. Seluruh pendapatan BRT Trans Semarang masuk ke kas BLU Kota Semarang yang sebelumnya harus dilaporkan terlebih dahulu ke Pemerintah Kota sebelum dikembalikan kembali kepada BLU Kota Semarang. Shelter yang ada di Kabupaten Semarang hanya merupakan permintaan dari Kabupaten Semarang, daripada bus BRT Trans Semarang hanya berhenti di Puduk Payung. Terdapat wacana BRT Trans Semarang Koridor II ini akan dilanjutkan hingga Babadan dan Salatiga yang merupakan wewenang dari Pemerintah Propinsi. Potensi untuk dikembangkannya BRT Trans Semarang ke wilayah Babadan dan Salatiga sangat besar, karena bus-bus dari Ambarawa, Salatiga dan Bandungan cukup banyak yang masuk ke Terminal Sisemut untuk melanjutkan perjalanannya ke Semarang. Bus-bus tersebut merupakan bus AKDP (Angkutan Kota Dalam Propinsi) yang berukuran 3/4.

Dalam sehari bus-bus yang masuk ke Terminal Sisemut antara 30 – 45 bus AKDP yang berasal dari Ambarawa, Salatiga, dan Bandungan. Total bus Ambarawa dan Salatiga dalam satu hari ke Semarang yang berhenti di Terminal Sisemut sekitar 25 – 30 bus, sedangkan bus dari Bandungan ke Semarang yang berhenti di Terminal Sisemut dalam satu hari hanya sekitar 2–5 bus.

Jika BRT Koridor II dapat dilanjutkan hingga ke wilayah Ambarawa dengan menggunakan jalur trayek Semarang-Ungaran-Ambarawa, maka dapat diprediksi bahwa pada tiap hari bus BRT Koridor II mampu mengangkut penumpang sekitar 1900 – 4600 penumpang di setiap harinya. Dalam proses pengembangan kerjasama BRT Trans Semarang Koridor II terdapat analisis SWOT yang dapat dirangkum oleh peneliti, antara lain:

1. *Strength* (Kekuatan)
 - Sebagai *pioner* transportasi darat yang murah, aman, dan nyaman.
 - Kecepatan dalam menjangkau pengguna jasa transportasi.
2. *Weakness* (Kelemahan)
 - Penempatan shelter yang belum sesuai dengan titik penurunan.
 - Interval antar armada bus BRT sering terganggu karena permasalahan kemacetan yang tidak terduga.
3. *Opportunity* (Peluang)
 - Melakukan ekspansi jangkauan area layanan yang lebih luas di wilayah selatan Kota Semarang.
 - Melakukan *join/bundling profit* dengan Pemerintah Kabupaten Semarang.
 - Melakukan pembentukan konsorsium terhadap transportasi umum lainnya.

4. *Threat* (Ancaman)

- Ketatnya persaingan armada transportasi umum dalam hal pelayanan.
- Menurunnya standar pelayanan karena faktor overload dari pengguna jasa.

C. PENUTUP

C.1 Kesimpulan

Dalam meningkatkan dan memperluas koneksitas jaringan transportasi, maka pada tahun 2010, Pemerintah Kota Semarang mengoperasikan model transportasi massal baru yaitu BRT (Bus Rapid Transit) Trans Semarang dengan melayani berbagai tujuan di dalam kota dan antar kota dalam provinsi. Namun upaya tersebut nyatanya belum mampu dijalankan dengan baik oleh Pemerintah Kota Semarang. BRT Trans Semarang dapat dikatakan hanya beroperasi di wilayah Kota Semarang, belum mampu menjangkau daerah-daerah penyangga Kota Semarang yang lebih dalam. Hal ini dibuktikan dengan beroperasinya BRT Koridor II trayek Terminal Mangkang – Terminal Sisemut yang hanya berputar di wilayah alun-alun Ungaran hingga Terminal Sisemut Ungaran saja.

Belum adanya kerjasama terlihat dari belum adanya Mou (*Memorandum of understanding*) yang dilakukan Pemerintah Kota Semarang dengan Pemerintah Kabupaten Semarang dalam pengoperasian BRT Trans Semarang Koridor II, sehingga Dishubkominfo Kota Semarang terkesan hanya menambah koridor pada sistem BRT Trans Semarang saja tanpa penambahan jalur yang dapat menjangkau daerah-daerah penyangga Kota Semarang. Bentuk kerjasama antara Pemerintah Kota Semarang dan Kabupaten Semarang pada saat ini ini hanya berbentuk sebuah kesepakatan dan koordinasi secara lisan antar kedua wilayah, dimana pada awal mulanya BRT Trans Semarang hanya melayani hingga Puduk Payung yang berbatasan

dengan Kabupaten Semarang. Namun karena di Puduk Payung belum ada terminal bus BRT Trans Semarang yang dapat digunakan untuk berputar, maka Pemerintah Kabupaten Semarang berkoordinasi dengan Pemerintah Kota Semarang untuk menambah rute layanan BRT Koridor II hingga wilayah Kabupaten Semarang, dan menggunakan Terminal Sisemut sebagai bagian wilayah Kabupaten Semarang.

Budaya masyarakat Kota Semarang yang masih enggan menggunakan transportasi umum merupakan salah satu tantangan terbesar Pemerintah Kota Semarang dalam operasionalisasi BRT Trans Semarang untuk bagaimana Pemerintah mampu mengalihkan perilaku atau budaya masyarakat pengguna kendaraan pribadi untuk menggunakan transportasi umum. Berdasarkan pengamatan penumpang BRT Trans Semarang Koridor II mayoritas merupakan penumpang dari bus dan angkutan kota yang beralih menggunakan BRT Trans Semarang, hal ini dikarenakan kurangnya shelter dan jalur yang dilalui BRT Trans Semarang Koridor II di wilayah Kabupaten Semarang kurang mampu menjangkau secara luas di wilayah Kabupaten Semarang, sehingga masyarakat Ungaran yang tinggal jauh dari alun-alun Ungaran dan Terminal Sisemut tidak dapat terangkut dengan baik. Padahal anggaran yang sudah dikeluarkan untuk pengoperasian BRT Trans Semarang sangat besar, selain itu masyarakat yang ingin menggunakan transportasi massal BRT Trans Semarang di wilayah Kabupaten Semarang untuk melakukan kegiatan di Kota Semarang cukup tinggi.

C.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh, maka diperlukan saran dan rekomendasi untuk meningkatkan kualitas pengoperasian transportasi massal BRT Trans Semarang, dan rekomendasi tersebut yaitu kerjasama antar Kota Semarang dengan Kabupaten Semarang dalam menyelenggarakan pelayanan di bidang transportasi umum dapat lebih efektif dan diperkuat dengan suatu peraturan atau perjanjian antar wilayah.

Dengan adanya suatu kerjasama yang memiliki kekuatan hukum yang mengikat kedua belah pihak, maka Pemerintah Kota/Kabupaten dapat meningkatkan peran dan kemampuan daerahnya secara optimal dalam membangun suatu pelayanan transportasi umum yang menyangkut kepentingan masyarakat luas. Kerjasama antar daerah pada sektor transportasi diperlukan agar pemerintah dapat melakukan pembenahan dalam mereformasi manajemen publik, dan dapat memperkecil atau mencegah konflik antar daerah. Hal yang perlu diperhatikan untuk menopang efektivitas dan keberlanjutan kerjasama antar daerah Kabupaten/Kota adalah membentuk basis kerjasama yang kuat.

Pengoperasian BRT Trans Semarang yang kurang efektif dan efisien akan lebih menguntungkan jika dibentuk suatu kerjasama dengan para pengusaha bus dan angkutan umum untuk membentuk sebuah konsorsium yang dimana para pengusaha bus dan angkutan umum dapat bergabung dengan BRT Trans Semarang atau sebagai *freeder* untuk menghubungkan jalur BRT Trans Semarang. Hal ini dapat dilihat dari tujuan awal pengoperasian BRT Trans Semarang yang tidak untuk menambah transportasi umum di Kota Semarang namun diharapkan dapat menggantikan transportasi umum di Kota Semarang yang kurang layak beroperasi, sesuai dengan harapan masyarakat pengguna transportasi umum yaitu memiliki transportasi umum yang aman, nyaman, mudah, dan murah.